Cena 30 zł

ZA KIEROWNICĄ



DWUTYGODNIK

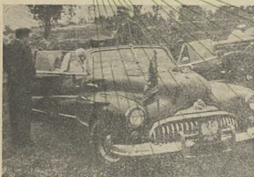
NR 5

POŚWIĘCONY TRAKTORYZACJI ROLNICTWA

15. X. – 1. XI. 1948.

TRAKTORYZACJA WSI

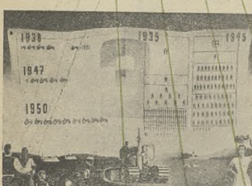
Liczniejszy tabor, lepsze kadry zwiększają plony



Udział w tegorocznych dożynkach Prezydenta RP Bolesława Bieruta i Ministra Obrony Narodowej marszałka Żymierskiego podkreślił troskę rządu o pomyślny rozwój rolnictwa. Dostojni goście wysiadają z samochodu



W ramach umów międzynarodowych przewidziano szereg dostaw dla dalszej traktoryzacji wsi. Oto jeden z traktorów czechosłowackich R-20, jakie przybędą do Polski, oglądany z zaciekawieniem nawet przez górnika.



Zmechanizowanie rolnictwa jest naczelną zasadą w życiu gospodarczym państw demokracji ludowej. Wykres węgierskiego planu trzyletniego wskazuje stały wzrost taboru traktorów, na który przeznaczono olbrzymie sumy.



Wysoki stopień zmotoryzowania wsi czechosłowackiej nie tylko wpłynął na jej dobrobyt, ale i na zainteresowania mieszkańców. Barwna grupa wieśniaczek przygląda się zawodom motocyklowym w czasie tegorocznego maratonu w Žlinie.

Jednym z podstawowych warunków, koniecznym do zrealizowania przebudowy wsi polskiej w zespołowe gospodarstwa rolne — jest oparcie tej przebudowy na nowoczesnej technice, na całkowitej traktoryzacji rolnictwa. Więcej, lepiej i taniej produkować — oto wytyczne naszego rolnika, który widząc w tym konkretne dla siebie korzyści, chce nadążyć w swej pracy za stałym postępem przemysłu.

Przemysł bowiem dostarcza już duże ilości narzędzi, maszyn i traktorów. Dzięki słusznej polityce gospodarczej rządu, rozpoczęliśmy przecież w naszych ośrodkach motoryzacyjnych nie od produkcji luksusowych samochodów czy motocykli, ale właśnie od produkowania potężnych, stalowych traktorów, których wypróbowany typ dawał gwarancję, że dobrze spełnią czekające je na polskiej niwie zadania.

Jeszcze w drugiej połowie bieżącego roku Państwowe Zakłady Inżynieryjne dostarczą przeszło 1250 sztuk traktorów „Ursus" mocy 45 KM na potrzeby wsi. Jednocześnie znajduje się w opracowaniu nowy, lekki traktor o mocy 40 KM. Pierwsze jego modele już poddawane są wielostronnym próbom i przystosowywane do różnorodnych warunków pracy: jako siła pociągowa w polu, jako siła napędowa do maszyn gospodarskich i jako ciągnik drogowy.

W roku przyszłym gospodarkę wiejską zasilą, oprócz traktorów produkcji krajowej, również traktory zagraniczne. Zaplanowana ilość 4 tysięcy sztuk dostarczona będzie głównie z Czechosłowacji i ze Związku Radzieckiego. Pozwoli ona na dalszy intensywny rozwój i zwiększenie naszych ośrodków maszynowych. Liczba tych ośrodków zostanie w 1949 r. dwukrotnie zwiększona — w porównaniu ze stanem w roku bieżącym.

Jednocześnie wydatna pomoc i opieka czynników państwowych, a nawet partyjnych nad dalszą działalnością P. P. TOR (Techniczna Obsługa Rolnictwa) pozwala przypuszczać, że sprosta ono swym wszystkim zadaniom. Sprawy te poruszone przez Ministra Przemysłu wysuwają na pierwszy plan zmobilizowanie wszystkich środków dla należytego zaopatrzenia stacji motorowych i traktorowych w kraju, oraz są dowodem wielkiej troski rządu.

Nie mniej ważne jest zwiększenie fachowych kadr mechaników i kierowców - traktorzystów. Dopiero bowiem przekazanie wielomilionowego taboru i urządzeń pomocniczych w ręce odpowiednio wyszkolonego pracownika dać może gwarancję pomyślnego wykonania naszych planów w dziedzinie mechanizacji i traktoryzacji wsi polskiej.

SLS



Manifestacje ludności wiejskiej całego kraju były dowodem, że hasła przebudowy wsi zostały dobrze zrozumiane. Ośrodek maszynowy Związku Samopomocy Chłopskiej w Końskiem solidaryzuje się z uchwałami przodujących partii politycznych.

TAK PRACUJĄ ŻOŁNIERZE TRANSPORTU

JEDEN DZIEŃ SZKOLNEGO PUŁKU SAMOCHODOWEGO NA WSI

Pobudka w niedzielę o godzinie 5 rano w Szkolnym Pułku Samochodowym — to rzecz niezwykła i zwiastująca jakieś specjalne wydarzenia. Natomiast pośpiech i ochota z jaką szykowali się szeregowi i podoficerowie do wyjazdu przypominały, że to właśnie dzisiaj rozpoczyna się „akcja żniwna" naszej jednostki. Gdy bowiem dnia poprzedniego zgłosili się na ochotnika wszyscy „jak jeden mąż", aby wziąć udział w pracach żniwiarzy, jasne się stało, że nasi chłopcy to prawdziwi i szczerzy przyjaciele rolnika, który zawsze może liczyć na ich pomoc.

Słonko dopiero wstało, a już wyjeżdżają z koszar do okolicznych miejscowości jeden za drugim ciężkie „Sztudry" i „Zisy" z ochotnikami-żniwiarzami.

Nasza grupa pod komendą ppor. Pawlickiego kieruje się pośpiesznie w stronę miejscowości Goryń. Tu w dobrze zagospodarowanym majątku, stanowiącym własność Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych, witani serdecznie przez administratora i miejscową ludność, meldujemy swoje przybycie i ochotę do pracy.

Teraz mamy prawdziwą okazję do podkreślenia serdecznych stosunków łączących wojsko z ludem. To też robota z miejsca rusza „na całego". Część naszych z zapałem wiąże snopy żyta. Przyjemnie jest pomagać dorodnym żniwiarkom i jednocześnie pokazać, że się samemu zna niezgorzej robotę w polu. Wyróżniają się tu przede wszystkim st. szereg. Oleszczuk i Kowalski. Pracują dokładnie i szybko jak maszyny — zaraz widać, że to samochodziarze. Druga grupa zbiera snopki i układa je w kopy. I tutaj trzeba się tęgo napracować, aby nadążyć za wiążącymi. Robi się coraz gorącej, nie jeden z nas ociera już ukradkiem pot z czoła, ale nikt nie ustaje w pracy. Przeciwnie tempo wzmaga się. Może powoduje to piosenka, która właśnie zanuciła jedna z przodownic. Piosenka o „dziewczynie, co pasała wołki na Bukowinie". Melodię podchwytują żołnierze i tak wśród zgodnej pracy ponad szczękiem i terkotem maszyn, rozlega się wspólny śpiew.

Ale oto już południe. Zdala dolatuje sygnał na wypoczynek i posiłek. Nasi chłopcy zakurzeni i spoceni spoglądają porozumiewawczo na siebie: przecież w takim stanie nie usiądą do jedzenia. To też po chwili jadą już jednym ze „Sztudrów" do pobliskiego jeziora. Tu odświeżeni kąpielą przypominają sobie nagle o apetycie i czekającym ich poczęstunku. Następuje błyskawiczny powrót do dworu. Na szczęście smaczny gulasz podany w większej ilości rozjaśnia oblicza. Teraz oprócz jedzenia już nic nie stoi na przeszkodzie wesołej rozmowie i żartom. A gdy wszyscy podjedli już sobie „jak się patrzy", rozsiedli się wygodnie na ocienionej werandzie, wypoczywając przed dalszą robotą.

Przez całe popołudnie, aż do zachodu słońca pracowali gorliwie żołnierze Szkolnego Pułku. Nawet dla kierowców znalazło się zajęcie: odwożenie własnymi maszynami żyta do stodół. Coraz więcej bowiem przybywało ciężkich, równo wiązanych snopków, a łany złocistego żyta wciąż padały pod naporem pracowitych żniwiarzy. Tylko dziewczęta biegała wzdłuż szeregu pracujących, roznosząc spragnionym zimne mleko. Nie jeden przecież był już dobrze zmęczony ciężką pracą i upałem. Ale nie wypadało odpoczywać. Jedni drugim chcieli zaimponować swą wytrzymałością: żołnierze — rolnikom i rolnicy — żołnierzom. Dopiero, gdy promienie zachodzącego słońca zaróżowiły niebo, przerwano robotę w polu. Wyprostowali utrudzone plecy żniwiarze, z zadowoleniem spoglądając na wykonaną dzisiaj pracę.

A naszym chłopcom już czas powracać. Serdecznie i z wdzięcznością żegnali ich rolnicy. Za okazaną pomoc brak było słów nawet samemu ob. administratorowi. Ale wystarczyły tu w zupełności powłóczyste spojrzenia urodziwych dziewcząt, zwłaszcza jednej błękitnookiej przodownicy. To też nic dziwnego, że rozstanie nastąpiło dopiero po złożeniu obietnicy... ponownego przyjazdu. Tym razem przyjazdu na dożynki, które miały odbyć się za tydzień pod hasłem: Po wspólnej pracy — wspólna radość.

Tu, po krótkiej rozmowie, poznaliśmy wszystkie sprawy i najważniejsze kłopoty miejscowej ludności. Okazało się, że większość naszych pochodzi z rodzin chłopskich, na tych sprawach zna się niezgorzej i niejedno może doradzić. Czy w sprawie chowu nowej rasy krów duńskich, których kilka sztuk otrzymał majątek, czy w zaplanowanej rozbudowie gospodarskich pomieszczeń — zabierali głos nasi chłopcy mądrze i fachowo.

Administrator uważnie słuchał tych wypowiedzi aż wreszcie zwierzył się nam z wielkiego kłopotu. Otóż wczoraj „nawalił" jeden z trzech traktorów. Miejscowi traktorzyści nie mogą go jakoś uruchomić.

Dla mechaników, którzy z nami przyjechali, to dopiero pole do popisu. Ale wszyscy idziemy obejrzeć „inwalidę". Owszem stoi sobie w szopie czeski „Zetor 25", a dwóch młodych traktorzystów naradza się i coś usiłuje wymontować. Nam ta robota pójdzie sprawniej. Zaraz okazało się, że to sprzęgło. Trzeba tylko wybudować przykrywę i wyregulować docisk sprężyn. Po godzinie traktor wyjeżdża tryufalnie do codziennej pracy na roli.

st. st.

Pomożemy rolnikom

Sierpniowe Plenum Komitetu Centralnego Polskiej Partii Robotniczej, wytyczając drogę Narodu Polskiego do ustroju pełnej sprawiedliwości społecznej i do socjalizmu, szczególną uwagę poświęciło drogom rozwoju wsi. Ażeby milionowe rzesze drobnych i średnich rolników przestały być wyzyskiwane, przestały najcięższym wysiłkiem fizycznym wyrywać ziemi jej płody, ażeby wieś stała się wsią bogatą i postępową, o dużej wydajności pracy, i nadążała za naszym szybko rozwijającym się wielkim przemysłem, niezbędna jest mechanizacja i traktoryzacja pracy na roli.

Każdy z nas zdaje sobie sprawę z tego, jak doniosłe historyczne znaczenie posiada dla całego narodu to zadanie. Bo wieś oparta na nowoczesnej technice, to wieś zamożna i światła, to wielki konsument produktów naszego przemysłu i dóbr kulturalnych, to silny fundament dla rozwoju całej naszej gospodarki narodowej i obronności kraju. Niewątpliwie u podstaw zwycięstwa Związku Radzieckiego w ostatniej wojnie leżała również wysoka organizacja i technika wsi radzieckiej.

Dlatego też zadanie mechanizacji i traktoryzacji rolnictwa wzbudziło entuzjazm wśród najszerszych mas narodu, a w szczególności w naszych szeregach pracowników i miłośników motoryzacji. Przed nami staje właśnie w całej rozciągłości to wielkie zadanie, o jakże potężnym rozmachu i zasięgu. Dzięki niemu zagadnienie motoryzacji kraju i praca wszystkich pozostających w jej służbie gałęzi, nabiera nowego znaczenia, wspina się na czołowy szczebel w hierarchii zagadnień państwowych. A to obowiązuje. Obowiązuje do wzmożenia wysiłków, do wytężonej pracy, na wszystkich posterunkach.

Zwiększona wydajność naszych fabryk maszyn rolniczych, traktorów i samochodów, lepsza eksploatacja kursującego parku, zwiększone wysiłki Ośrodków Maszyn Rolniczych, lepsza jakość remontu zakładów naprawczych, braterska, codzienna opieka i pomoc ze strony naszych robotników i wojskowych jednostek technicznych dla ośrodków mechanizacji rolnictwa, wytężona praca nad szkoleniem nowych kadr motoryzacyjnych na wsi i w mieście — oto realna pomoc, która przyśpieszy wykonanie postawionego przed nami zadania. Ona będzie naszą odpowiedzią na apel Narodu i Jego czołowej partii.

P. S.

Chwila odpoczynku przy pracy w polu to ... ustawienie się do zdjęcia. Za chwilę znowu pójdzie robota na całego.





Przyjaźń między żołnierzami szkolnego pułku, a miejscową ludnością zawarta została na zawsze.

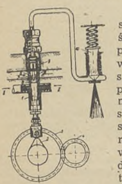




POZNAJ ZASADĘ DZIAŁANIA POMPY WTRYSKOWEJ

Silniki Diesla znajdują coraz szersze zastosowanie do napędu samochodów i traktorów. Mniejszy koszt eksploatacji silnika Diesla niż silnika beznynowego (znacznie tańsze paliwo) jest jedną z najgłówniejszych przyczyn powszechnego i rosnącego zainteresowania. Jednakże konstrukcja jego pompy wtryskowej jest jeszcze ciągle bardzo skomplikowana, toteż nie będzie rzeczą zbędną zapoznać się dokładnie z zasadą jej działania.

Pompa paliwa zasysa paliwo ze zbiornika i tłoczy je do filtru. Jest to przeważnie pompa przeponowa, albo tłokowa umieszczona na obudowie pompy wtryskowej i napędzana za pomocą garbu na jej wale napędowym. Z filtru paliwo płynie do pompy wtryskowej, która je zasysa i następnie tłoczy do wtryskiwaczy. Tłoczki pompy wtryskowej precyzyjnie dopasowane do cylindrów są poruszane za pomocą garbów na wale napędowym. Pompa posiada tyle elementów tłoczenia, umieszczonych we wspólnej obudowie, ile silnik ma cylindrów.



W zależności od sposobu regulowania ilości paliwa tłoczonego przez pompę wtryskową rozróżnia się w zasadzie trzy systemy pomp. Wobec tego jednak, że najszersze zastosowanie znalazł sposób regulowania za pomocą tłoczków obrotowych, ograniczymy się do szczegółowego opisu tylko tego systemu.

Skok tłoczków obrotowych jest zawsze jednakowy. Ilość paliwa dostarczana do cylindrów jest regulowana wyłącznie przez ich obrót. Każdy z tłoczków (1) opiera się za pośrednictwem rolkowego popychacza na garbie (2). Garby są umieszczone na wale napędowym pompy. Napęd wału następuje za pomocą pary kół zębatych (3 i 4). Wobec tego, że koło zębate osadzone na wale korbowym jest dwukrotnie mniejsze od koła zębatego (3), wał napędowy pompy obraca się dwukrotnie wolniej niż wał korbowy silnika. A więc, na każde dwa obroty wału korbowego, każdy z cylindrów otrzymuje tylko jeden wtrysk paliwa.

Posuwając się na dół, tłoczek pompy (1) zasysa paliwo przez kanaliki (5 i 6). Następnie przez pionowy żłobek w główce tłoczka (7) paliwo przedostaje się aż do krawędzi (8).

Cała przestrzeń pod zaworem tłoczenia (3) wypełnia się paliwem. Gdy tłoczek znajduje się w dolnym martwym położeniu, górna krawędź jego główki stoi na jednym poziomie z dolnymi krawędziami kanalików (5 i 6). Jeżeli następnie garb zacznie popychać tłoczek do góry, zamknie on kanaliki (5 i 6), poczym zacznie tłoczyć paliwo przez zawór (3) do wtryskiwacza. Tłoczone paliwo podnosi iglicę wtryskiwacza (10) i tryska do cylindra rozpylonym strumieniem.

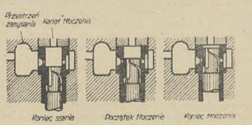
Paliwo jest tłoczone krawędzią tłoka (8) tak długo, jak długo zamknięte są wyloty kanalików (5 i 6). Z chwilą jednak gdy wyloty (5 i 6) zostaną otwarte przez skośne wycięcia połączone ze żłobkiem (7), paliwo przestaje płynąć przez zawór tłoczenia (9) i wraca z powrotem do pompy przez kanaliki (5 i 6).

Jeżeli przez przesunięcie listwy zębatej w kierunku strzałki (I) przekręci się tłoczek pompy (1) w prawo pełna górna część główki będzie zamykać kanaliki (5 i 6) na krótszy okres czasu; a więc, im większy obrót tłoczka w prawo, tym mniejsze dawki paliwa otrzymywać będzie silnik.

Rozpatrzmy dwa skrajne położenia tłoczka:

— przy całkowitym skręceniu w prawo pionowy żłobek (7) stanie naprzeciwko kanalika (6) i wtedy cała ilość paliwa zamiast płynąć przez zawór tłoczenia (9) do wtryskiwacza wróci do pompy przez kanalik (6), a silnik wogóle nie otrzyma paliwa;

— przy całkowitym skręceniu tłoczka w lewo, dzięki odpowiedniemu ustawieniu skośnych wycięć główki tłoczka wyloty kanalików (5 i 6) będą zamykane na dłuższy okres czasu, wobec czego silnik otrzyma pełne dawki paliwa rozwijając przez to swoją moc najwyższą.



Poszczególne położenia tłoczka podczas pracy pompy są przedstawione na rys. 2.

Ze względu na skomplikowaną budowę pomp wtryskowych tylko specjaliści mogą przeprowadzać ich naprawę. Jednakże częste badanie pompy jest konieczne, ze względu na możliwość wcześniejszego stwierdzenia powstającego niedomagania.

Gąsienicowy traktor ATZ

Radzieckie fabryki traktorów powstałe podczas pięciolatek stalinowskich, wyposażyły rolnictwo socjalistyczne Związku Radzieckiego w setki tysięcy traktorów.

Wielką rolę w mechanizacji gospodarki rolnej odegrały traktory SChTZ—NATI-ITA. Traktory te nie ustępują najlepszym współczesnym traktorom gąsienicowym. Jednakże, pod pewnymi względami są one już nieco przestarzałe.

Tworząc na podstawie traktora SChTZ—NATI-ITA o silniku naftowym traktor wyposażony w silnik Diesla, konstruktorzy Ałtajskiej fabryki traktorów pozostawili niektóre zespoły starej konstrukcji nie wprowadzając do nich żadnych zmian, ponieważ:

— części te doskonale zdały egzamin przydatności;

— ich wymiana przewidziana jest dopiero w drugiej kolejności modernizacji.

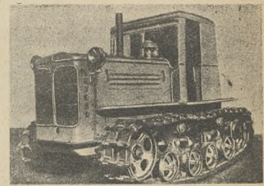
Próby doświadczalnych egzemplarzy nowych traktorów ATZ z silnikami Diesla przeprowadzone w ciągu lat 1946 i 47 wykazały doskonałe właściwości ekonomiczne nowego typu traktora i znaczną odporność na zużycie jego poszczególnych zaspołów.

ZASADNICZE DANE TRAKTORA ATZ

Wymiary traktora w mm:
długość 3710, szerokość 1830, wysokość 2270;
Rozstaw kół w mm 1435;
Ciężar w kg 5400;
Nacisk jednostkowy na grunt w kg/cm² 0,39.

SILNIK.

Typ bezsprężarkowy, 4-suwakowy, silnik Diesla,
Moc nominalna w KM przy obr/min 54/1300,
Ilość cylindrów 4,
Średnica cylindra i skok tłoka w mm 125/152,



Dokładne zbadanie ciągników ATZ nie tylko wykazało małe jednostkowe zużycie paliwa przy pełnej mocy, lecz również stosunkowo niewielkie jego zużycie przy małym obciążeniu; okazało się też, że w wypadku przeciążenia wydatek paliwa nawet się zmniejszał. Podobny charakter przebiegu krzywej jest typowy dla współczesnych traktorowych silników Diesla o niezbędnej rezerwie mocy.

Silnik rozruchowy jest czterosuwowym, dwucylindrowym silnikiem benzynowym o poziomo-przeciwbieżnie umieszczonych cylindrach. Przeniesienie obrotów silnika rozruchowego na silnik Diesla następuje za pomocą dwustopniowego reduktora o samoczynnym wyłączeniu i biegu luzem (wolne koło).

Silnik rozruchowy rozwija moc maksymalną 12 KM przy 3200 obr/min.

Specjalny mechanizm przekładniowy pozwala uzyskać dwie szybkości rozruchowe:

— szybkość mniejszą (100 obr/min) do ogrzania silnika Diesla za pomocą wody i gazów spalinowych;

— szybkość większą (256 obr/min) do właściwego rozruchu.

Dokładne powiązanie nowej konstrukcji z istniejącą technologią pozwala na dalszą modernizację traktora w warunkach stosunkowo niewielkich zmian obudowy. Znaczna rezerwa mocy oraz wyniki prób dowodzą wysokiej klasy traktora nie ustępującego najlepszym typom współczesnych traktorów gąsienicowych.

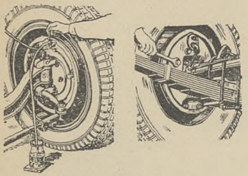
LM.



½ godziny w garażu

Obsługa hamulców hydraulicznych

Układ hamulcowy należy napełniać najlepszą gatunkowo cieczą hamulcową. Jeżeli podczas eksploatacji okaże się, że w układzie zabrakło tej cieczy, dolać należy cieczy hamulcowej identycznej z tą, która się znajduje w układzie.



Jeżeli jednak, wobec braku cieczy identycznej zachodzi konieczność uzupełnienia ubytku cieczą innego gatunku, należy usunąć ze wszystkich przewodów ciecz starą, poczym należy cały układ przemyć dowolnym spirytusem, pod warunkiem jednakże, że nie posiada on zawartości wody. Niedopuszczalne jest dodawanie oleju mineralnego nawet w najmniejszej ilości do cieczy hamulcowej, ze względu na uszkodzenie wszystkich gumowych części układu hamulcowego.

Układ hamulcowy należy napełniać cieczą hamulcową w następujący sposób:

1. Usunąć brud z głównego cylindra i z zaworów przepustowych znajdujących się na tarczach hamulcowych.
2. Odkręcić korek otworu wlewowego zbiornika głównego cylindra i napełnić go cieczą.
3. Odkręcić korek zaworu przepustowego cylindra znajdującego się na tarczy hamulcowej i wkręcić zamiast niego końcówkę metalową z wężem gumowym długości 350 — 400 mm. Drugi koniec węża należy wpuścić do naczynia szklanego, do połowy wypełnionego cieczą hamulcową.
4. Odkręcić o pół obrotu zawór przepustowy i kilkakrotnie przycisnąć pedał hamulcowy. Ciecz należy przepompowywać w ten sposób do chwili, w której ustanie wydzielanie się pęcherzyków powietrza z węża, którego koniec jest zanurzony w naczyniu. Podczas czynności przepompowywania do zbiornika należy dolać nieco cieczy, zapobiegając w ten sposób możliwości powtórnego „zapowietrzenia" układu (dostaniu się powietrza do układu).
5. Po zakończeniu czynności przepompowywania należy przy wciśniętym pedale, zakręcić zawór przepustowy, a następnie — również jego korek.
6. Po przepompowaniu hamulców wszystkich czterech kół należy dolać, w razie konieczności, cieczy hamulcowej do zbiornika głównego cylindra do poziomu 15 — 20 mm. poniżej dolnej krawędzi otworu wlewowego.

W większości samochodów wyposażonych w hamulce hydrauliczne przewidziano podwójną ich regulację:

— przez regulowanie jałowego skoku pedału hamulcowego; i

— przez regulowanie wielkości prześwitu pomiędzy szczękami i bębnem hamulcowym.

Jałowy skok pedału waha się w szerokich granicach od kilku do kilkunastu mm; jego wielkość reguluje się przez wkręcanie lub wykręcanie ciągła z drążka głównego cylindra hamulcowego.

W miarę zużycia okładzin hamulcowych powiększa się prześwit pomiędzy szczękami i bębnem, a wraz z nim jałowy skok pedału.

Regulacja mająca na celu skompensowanie zużycia okładzin nazywa się „bieżącą"; przeprowadza się ją w następujący sposób:

1. Podnieść podnośnikiem jedno koło.
2. Obracać koło ręką w kierunku, zgodnym z ruchem samochodu naprzód, obracając jednocześnie mimośród regulacyjny przedniej szczęki. Gdy się okaże, że koło jest zahamowane, należy nieco odkręcić mimośród, aż koło zacznie się zupełnie swobodnie obracać.
3. Celem wyregulowania szczęki tylnej, należy obracać koło w odwrotnym kierunku przy jednoczesnym obracaniu odpowiedniego mimośrodu, aż do zahamowania koła; następnie mimośród należy nieco odkręcić. W ten sposób reguluje się każde z kół.
4. Po wyregulowaniu hamulców należy sprawdzić podczas jazdy, czy nie grzeją się bębny hamulcowe.

Podczas przeprowadzania regulacji bieżącej, nie należy w żadnym wypadku zmieniać położenia wsporników.

Całkowitą regulację hamulców wykonuje się podczas wymiany okładzin lub szczęk. W tym celu otwiera się szparę w bębnie hamulcowym i sprawdzając szczelinomierzem, ustawia się szczęki za pomocą wsporników i mimośrodów w takie położenie, przy którym prześwit pomiędzy nakładką hamulcową i bębnem wahałby się w granicach od około 0,12 mm w dolnej części do około 0,25 mm w części górnej.

Bębny niektórych typów samochodów nie są wyposażone w szpary regulacyjne; w tym wypadku, celem przeprowadzenia całkowitej regulacji, bębny należy zdjąć, a prawidłowe wyregulowanie szczęk należy sprawdzić za pomocą specjalnego przyrządu.

Obsługa Fiata 1100

Podajemy najważniejsze zalecenia konserwacji samochodów Fiat 1100. Oto co należy sprawdzać, uzupełniać i smarować:

PO KAŻDYCH 300 km:

Silnik — uzupełnić olej do poziomu „Max" na miarce olejowej.

Chłodnica — sprawdzić poziom wody, zbadać stan zaworu wylotowego pary wodnej.

Ogumienie — zbadać ciśnieniomierzem ciśnienie w oponach.

Akumulator (w okresie wiosenno-letnim)— sprawdzić poziom elektrolitu, ewent. uzupełnić wodą destylowaną.

PO KAŻDYCH 1000 km:

Rozdzielacz zapłonu — dokręcić (2—3 obroty) miseczkę smarowniczki typu Stauffera.

Wentylator — napełnić olejem SAE 90 smarowniczkę po lewej stronie łożyska.

Łożysko oporowe sprzęgła — przez otwór obudowy napuścić trochę oleju SAE 20 w rurkę smarowniczą.

Przednie zawieszenie—wcisnąć olej SAE 90 w dwie smarowniczki po prawej stronie.

Przednie zawieszenie—wcisnąć olej SAE 90 w dwie smarowniczki na ramie i cztery smarowniczki na kołach.

Drążki kierownicze — wcisnąć olej SAE 90 w cztery smarowniczki przegubów kulistych.

Resory tylne — zmyć benzyną, po uniesieniu ramy wtrysnąć między pióra olej grafitowany.

Pedał hamulcowy — wcisnąć olej SAE 90 w smarowniczkę na końcu sworznia.

Wał napędzający — wcisnąć olej SAE 90 w smarowniczkę na końcu wieloklinu.

PO KAŻDYCH 3000 km:

Silnik — normalna wymiana oleju. O ile spuszczony olej okaże się brudny zdjąć miskę olejową, wymontować filtr olejowy — wszystko dokładnie przemyć.

Rozdzielacz — napełnić smarowniczkę typu Stauffera smarem towot.

Rozrusznik — wkropić przez dwa otwory zamykane kuleczkami olej SAE 10.

Mechanizm kierowniczy — wcisnąć w smarowniczkę olej SAE 90. W razie rozmontowania obudowy — napełnić smarem towot.

Przednia piasta — nakrętkę piasty napełnić smarem towot.

Skrzynka przekładniowa — sprawdzić poziom oleju przez otwór po lewej stronie obudowy — ewent. uzupełnić olejem SAE 90.

Tylny most — odkręcić osłonę, sprawdzić poziom, ewent. uzupełnić olejem SAE 90.

Zbiornik płynu hamulcowego — sprawdzić poziom, uzupełnić tym samym rodzajem płynu do znaku „Max".

Amortyzatory przednie i tylne — sprawdzić poziom płynu olejowego, ewent. uzupełnić.

Filtr pompki benzynowej — po zdjęciu górnej pokrywy wymontować element filtrujący i oczyścić komorę dopływu paliwa.

Filtr olejowy — wykręcić element filtrujący, wymyć w benzynie lub nafcie.

Filtr powietrzny — wymontować i wymyć w benzynie lub nafcie. Przed założeniem zamoczyć w rzadkim oleju i zaczekać aż obeschnie.

Świece — elektrody przeczyścić metalową szczoteczką umoczoną w benzynie, sprawdzić odstęp elektrody 0,5—0,6 mm.

Styki przerywacza — oczyścić zwilżoną w benzynie czystą szmatką, sprawdzić odstęp 0,5—0,6 mm.

Kolektor prądnicy i rozrusznika — przetrzeć czystą szmatką, w razie potrzeby przeszlifować papierem szklistym. Sprawdzić bezpośredni styk szczotek z kolektorem. Zużyte szczotki wymienić.

Akumulator — uchwyty (klemy) posmarować czystą wazeliną.

PO KAŻDYCH 10 000 km:

Skrzynka przekładniowa — wymienić całkowicie olej trybowy, po dokładnym przemyciu naftą.

Tylny most — wymienić olej na nowy, po przemyciu naftą.

Łożyska kół tylnych — napełnić smarem towot.

Łożyska prądnicy — po oczyszczeniu nasmarować olejem łożyskowym towot.



Młodzieżowa brygada traktorowa ZMP

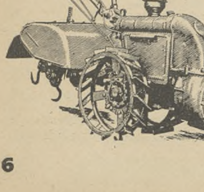
Brygada stworzona przez zorganizowaną młodzież szkół łódzkich rozpoczęła pracę w październiku 1947 r. od samoszkolenia się w obsłudze traktorów. W czasie ferii wielkanocnych brygada pracowała przy orce wiosennej na Ziemi Lubuskiej. Z początkiem lipca 1948 r. brygada rozpoczęła pracę na terenie PNZ szczecińskich (Państwowy Zarząd Nieruchomości Ziemskich). Brygada pracuje na 9 traktorach czeskich „Zetor 25“ na dwie zmiany i liczy 25 traktorzystów, w tym 5 kobiet. W tej liczbie jest 2 studentów i 1 studentka uniwersytetu łódzkiego. Reszta to maturzyści łódzkich Liceów Ogólnokształcących. Brygada kończy pracę z początkiem roku szkolnego.

Miniaturowy traktor

Najmniejszy traktor o mocy 3 KM stworzyli konstruktorzy radzieccy. Jest to uniwersalna maszyna odznaczająca się wielką oryginalnością. Posiada ona silnik benzynowy umieszczony na dwukołowej ramie. Koła traktoru są wymienne: mogą pracować na żelaznych obręczach lub zwykłych oponach. Silnik chłodzony powietrzem, jednocylindrowy odznacza się niezwykle prostą konstrukcją.

Traktorzysta idzie za maszyną podobnie jak oracz za pługiem. Trzyma on za dwie rączki, które służą do kierowania traktorem. Szybkość jaką rozwija waha się pomiędzy 2,5 — 4,5 km/godz.

Do pracy w ogrodzie i polu traktor wyposażony jest w odpowiednio dopasowane narzędzia, które służą do najróżnorodniejszych zadań, jak: okopywanie, siew, bronowanie, orka itp. Po dołączeniu specjalnej przyczepki traktor służy również jako ciągnik drogowy.



TRAKTORY

Rozwój traktorów rolniczych



Rozwój mechanizacji rolnictwa w krajach o przodującym przemyśle postawił zakładom traktorowym poważne zadania:

— wyprodukowania w czasie najkrótszym jaknajwiększej ilości traktorów;

— zastosowania do nich silnika o dużej sprawności, taniego w eksploatacji;

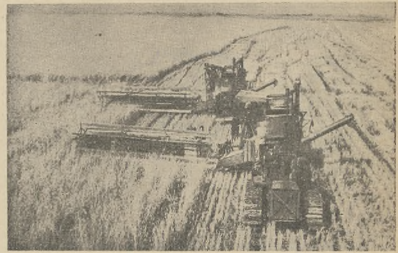
— jaknajwiększego uproszczenia wszelkich czynności, związanych z obsługą traktora;

Zakłady przemysłowe dwóch krajów przodujących w tej dziedzinie tzn. Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych A. P. rozwiązały pierwsze zagadnienie zupełnie pozytywnie; jednakże Związek Radziecki poszedł po linii ograniczenia typów masowej produkcji do granic kilku zasadniczych modeli, natomiast przemysł Stanów Zjednoczonych podlegający prawom konkurencji kupieckiej stworzył bardzo duży asortyment traktorów zarówno rolniczych jak i innych.

Należy zwrócić uwagę na ciekawy fakt, że zakłady przemysłowe produkujące samochody zarówno w Stanach Zjednoczonych jak i w Anglii nie biorą żadnego udziału w pracach związanych z traktorami.

Obserwując postęp mechanizacji rolnictwa w Stanach Zjednoczonych, można zauważyć jej stosunkowo powolny i metodyczny rozwój. Dziesięcioletni okres eksperymentów od 1898 do 1908 r. i dalszy czterdziestoletni okres rozwoju pozwolił stworzyć wykwalifikowane kadry fachowców zarówno w dziedzinie konstrukcji jak i eksploatacji traktora.

W zupełnie odmiennych warunkach rozwinął się przemysł traktorowy Związku Radzieckiego. W okresie poprzedzającym pierwszą wojnę światową rolnictwo olbrzymiego Imperium Rosyjskiego oparte było wyłącznie na żywej sile pociągowej. Po rewolucji październikowej gdy powstało zagadnienie racjonalizacji i mechanizacji uprawy roli przystąpiono do budowy zakładów produkcji traktorów. Jako wynik gigantycznego wysiłku całego narodu, problem powyższy został bardzo szybko rozwiązany. Już w 1932 r. — 75 000 traktorów własnej konstrukcji pracowało na roli; w 1940 r. ilość ta zwiększyła się do 435 000 traktorów! Trzy olbrzymie wytwórnie (Czelabińsk, Charków, Stalingrad) i szereg mniejszych oraz pomocniczych, zapewniają należyte uzupełnienie i modernizację taboru traktorowego w ZSRR.



Konstruktorzy pierwszych prototypów, zarówno amerykańskich jak i europejskich zdawali sobie sprawę, że traktor rolniczy przeznaczony do prac związanych z obróbką gleby musi być nie zmodyfikowanym samochodem, lecz maszyną rolniczą. Od 1908 do 1916 r. wyraźnie góruje ten kierunek myśli.

Fordson dokonuje w 1917 r. wyłomu w tej linii rozwojowej. Traktor jego, produkowany masowo, nie jest niczym innym, jak nieco zmodyfikowanym samochodem o silniku konstrukcji coprawda uproszczonej, ale nie trwałej.

Wyraźna na to reakcja nastąpiła w Niemczech. W 1923 r. wypuszcza firma Lanz pierwszy seryjny typ, który powstał na skutek ciekawych założeń; miał to być mianowicie najprostszy chłopski traktor o bardzo taniej eksploatacji.

Założenia te są nader aktualne po dzień dzisiejszy.

Wreszcie należy naświetlić próby stworzenia przemysłu traktorowego w Polsce w okresie międzywojennym. Stowarzyszenie Mechaników Polskich zorganizowało w 1921 r. biura konstrukcyjne dla opracowania prototypu polskiego traktora rolniczego. Pomimo, iż projekt został całkowicie wykończony, do jego realizacji nie dopuszczono. Na teren Polski gwałtownie pchał się bowiem „Fiat“ i kilka firm amerykańskich. Firma „Ursus“ również dokonała wielkiego wysiłku w kierunku rozpoczęcia produkcji traktorów na podstawie licencji amerykańskiej „Titan“, jednakże wysiłek ten poszedł na marne.





W SŁUŻBIE ROLNICTWA



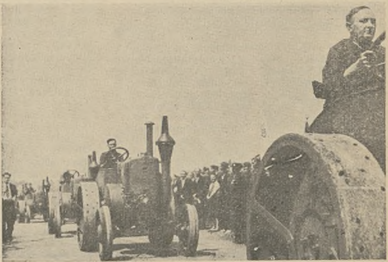
POLSKI TRAKTOR URSUS 45

U podstaw naszego przemysłu motoryzacyjnego leży produkcja polskiego traktora Ursus 45 KM. w Państwowych Zakładach Inżynieryjnych. Fabryka „Ursus" już na kilka lat przed wojną budowała samochody ciężarowe, ciągniki wojskowe i czołgi. To też doświadczone kadry jej pracowników dają gwarancję należytego wykonania planu produkcyjnego. A osiągnięcia jakimi słusznie mogą się chlubić P. Z. Inż. są w pierwszym rzędzie zasługą całej załogi fabrycznej.

W 1945 roku przystąpiono do odbudowy zdewastowanej fabryki, ogołoconej całkowicie z urządzeń i maszyn. W grudniu tegoż roku są już czynne: odlewnie żeliwa, warsztat mechaniczny, narzędziownia i oddział remontu samochodowego.

Rok 1946 to okres zwiększającej się stale produkcji części zamiennych do traktorów Lanz-Bulldog i prace konstrukcyjne nad nowym polskim traktorem U. 45.

W ciągu 11 miesięcy od zakończenia prac konstrukcyjnych, w rekordowym jak na nasze warunki czasie, zostały wykonane pierwsze polskie traktory i przekazane do pracy na roli. Od tego czasu rozpoczęto seryjną produkcję „Ursusa", zwiększając jej jakość i ilość z miesiąca na miesiąc.



Opis techniczny.

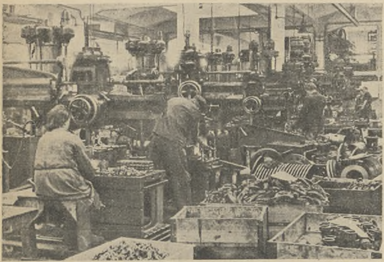
Silnik: leżący, jednocylindrowy, dwusuwowy, średnioprężny z gruszką żarową; średnica cylindra 225 mm, skok tłoka 260 mm, objętość skokowa 10,3 l, ilość obrotów 300/630 obr/min, moc najwyższa 45 KM. Moc przy pracy ciągłej 36 KM, zużycie paliwa ca 240 g/KM godz. Regulator odśrodkowy; smarowanie obiegowe pod ciśnieniem; chłodzenie obiegowe (termosyfon); pojemność chłodnicy 50 l.

Zbiorniki paliwa: na ropę, benzynę i olej. Pojemność 90 l ropy, 7 l. benzyny, 6,5 l. oleju. Sprzęgło dwutarczowe.

Skrzynka przekładniowa: sześciobiegowa dająca szybkości: 1 przekładnia 3,3 km/godz., 2. przekładnia 4,4 km/godz, 3. przekładnia 5,8 km/godz; 1. przekładnia wsteczna 4,1 km/godz. Natomiast dla traktora na oponach przy włączonej dźwigni reduktora, są jeszcze: 4. przekładnia 9,4 km/godz., 5 przekładnia — 16,7 km/godz, 2. przekładnia wsteczna — 12,6 km/godz.

Hamulce: nożny na tylne koła, ręczny na skrzynkę biegów.

Wymiary traktora: długość 3455 mm, szerokość 1780 mm (1820 mm na oponach), rozstaw osi 2035 mm, rozstaw kół przednich 1280 mm, rozstaw kół tylnych 1365 mm, ciężar własny ca 3500 kg.











EKSPLOATACJA POJAZDU

CZY UMIESZ OBSŁUGIWAĆ UKŁAD CHŁODZENIA

Przede wszystkim należy dokładnie sprawdzić, czy chłodziwo (woda chłodząca silnik) nigdzie sie wycieka. W związku z tym należy dociągnąć i ewentualnie naprawić wszystkie złącza (wmontować nowe uszczelki, wymienić części zużyte na nowe itd.).



Następnie należy sprawdzić naciąg paska wentylatora! Naciąg ten sprawdza się przez zmierzenie strzałki paska przy naciśnięciu w punkcie środkowym pomiędzy kołami pasowymi wentylatora i prądnicy („Internacional", „Willys", „Chevrolet", „Dodge" i „Ford-6").

Przy normalnym naciągu paska, wielkość strzałki jego przegięcia powinna się znajdować w granicach podanych w poniższej tabeli:

Firma i model samochodu	Wielkość strzałki przegięcia w mm
Internacional M — 5 — 6 . .	10 — 12
Studebaker US 6	12 — 20
Dodge T - 203 - B i WF - 32 .	18 — 20
Chevrolet G - 7105, 7107 i 3116	12 — 20
Ford — 6 (2 GST)	13
Willys MB	15

Przy nieprawidłowym naciągu — pas wentylatora zużywa się bardzo szybko. Poza tym przy naciągu zbyt słabym — silnik się nadmiernie grzeje, napięcie zaś prądu ładowania spada; przy naciągu zbyt silnym — grzeją się nadmiernie łożyska prądnicy i wentylatora.

Celem uregulowania naciągu pasa wentylatora należy:

— zluzować śruby mocujące prądnicę;
— przesuwać prądnicę w odpowiednim kierunku do chwili, w której się okaże, że naciąg paska jest prawidłowy;
— dokręcić śruby przymocowujące prądnicę i sprawdzić naciąg paska.

Należy zaznaczyć, że w samochodzie Studebaker naciąg paska reguluje się nieco inaczej, a mianowicie przez odpowiednie przesuwanie wałka wentylatora.

Naciąg paska zależy również od pory roku:

— zimą pasek winien być naciągnięty nieco słabiej;
— latem zaś nieco mocniej.

Jeżeli się zauważy, że pasek jest silnie zużyty, należy go wymienić na nowy nie czekając aż się rozerwie.

Termostat znajdujący się w układzie chłodzenia i otwierający się przy określonej temperaturze chłodziwa, zapewnia szybkie nagrzanie się silnika; przy zbyt wczesnym otwieraniu się termostatu — silnik nagrzewa się wolno, a przy zbyt późnym nagrzewa się nadmiernie, podczas gdy chłodnica pozostaje zimna.

Temperaturę silnika należy sprawdzać za pomocą termometru znajdującego się na desce rozdzielczej i wskazującego temperaturę w stopniach Farenheita lub Celsjusza.

Jeżeli się chce sprawdzić termostat, należy go wymontować z przewodu wodnego głowicy cylindra lub z kadłuba, usunąć z niego kamień wodny i następnie umieścić w naczyniu z wodą, ogrzaną do temperatury wskazanej w poniższej tabeli; następnie należy zaobserwować chwilę początku otwierania i całkowitego otworzenia przepustnicy termostatu.

Należy jeszcze zwrócić uwagę, że termostat niesprawny musi być bezwzględnie wymieniony na nowy.

Firma i model samochodu	Temperatura początku otworzenia zaworu termostatu		Temperatura całkowitego otworzenia zaworu termostatu	
	OF	OC	OF	OC
International M—5—6	145—150	62—65	200—205	93—96
Studebaker US—6	151—155	66—68	175—180	79—82
Ford—6 (2GST)	160—165	71—73	178—180	81—82
Dodge T—203—B i WF—32	157—162	69—72	183—187	84—86
Chewrolet G—7105,7107 i 3116	140—147	60—64	170	77
Willys MB	145 155	63—68	170	77

PALIWO TRAKTOROWE

Różnorodny asortyment traktorów pracujących obecnie na roli w Polsce wymaga z konieczności zastosowania różnorodnego paliwa. Paliwo to powinno odpowiadać zarówno pod względem składu jak i właściwości fizycznych wymaganiom i specyfikacji wytwórni traktorowych. W tabeli podany jest wykaz paliw mających zastosowanie do traktorów produkcji krajowej, czeskich, amerykańskich i poniemieckich.

Tabela paliw

Marka traktora	Rodzaj paliwa	Liczba oktanowa	Ciężar właściwy
Ursus i Lanz Bulldog	Olej gazowy	—	0,860
Zetor	Olej gazowy syntetyczny lub olej gazowy bezparafinowy	—	0,860
Trusty	Benzyna	71 — 73	0,720 — 0,730
Farmall A,B,H i M	Paliwo traktorowe	38	0,830
Case VAC, SC i DC (bez podgrzewaczy)	Benzyna	71 — 73	0,720 — 0,730
Case SC i DC (z podgrzewaczami)	Paliwo traktorowe	38	0 820
John Deere H i A	Paliwo traktorowe	38	0,830
Ford Fergusson (bez podgrzewaczy)	Benzyna	71 — 73	0,720 — 0,730
Ford Forgusson (z podgrzewaczami)	Paliwo traktorowe	38	0,830
Fordson	Paliwo traktorowe	38	0.830

Przez „paliwa traktorowe" rozumie się znormalizowane paliwa produkowane przez C.P.N. do napędu silników traktorowych. Paliw tych w żadnym wypadku nie należy zastępować naftą.

Ze względu na to, że traktor pracuje na roli w wyjątkowo niesprzyjających warunkach i w kłębach kurzu, który dostaje się do cylindra, wywiera wpływ destrukcyjny, doprowadzenie paliwa wymaga ścisłych i starannych zabiegów, które zapobiegają zakłóceniom w pracy silnika i jego przedwczesnemu zużyciu.

Zabiegi te polegają na następującym:

— należytym i starannym przechowywaniu paliwa;
— tankowaniu za pomocą odpowiednich i czystych naczyń i lejków;
— uzupełnianiu zbiorników traktora wieczorem, aby przez noc osiadły na dnie wszystkie szkodliwe domieszki; i wreszcie
— osłanianiu paliwa podczas wlewania, od wiatru aby do zbiornika nie dostał się kurz.

Pojemności zbiorników

Traktor	Zbiornik główny	Zbiornik rozruchowy
Ursus	90	—
Zetor	45	—
Lanz Bulldog 45 .	100	—
Lanz Bulldog 25 .	50	7,0
Case DC	64	7,5
Case SC	52	4,6
Case VAC . . .	38	—
Farmall A . . .	37	3,7
Farmall B . . .	37	4,0
Farmall M . . .	83	3,7
Fordson — Major .	80	5,0
Fordson — Juntor .	80	4,5
Ford — Fergusson .	34	3,7
John — Deere A .	56	3,0
Jokn — Deere H .	28	2.5

JAK PRZYGOTOWAĆ SAMOCHÓD DO PRACY NA WSI

Pracę samochodów w rolnictwie cechują ciężkie warunki drogowe, rozrzucenie samochodów na szerokiej przestrzeni i często niedostateczna obsługa (brak na miejscu odpowiednich baz technicznych). Dlatego konieczne jest, aby samochód przeznaczony do prac na wsi był specjalnie przygotowany pod względem technicznym, zarówno dla zwiększenia okresu międzyremontowego, jak i dla uniknięcia potrzeby dokonywania różnego rodzaju napraw w nieodpowiednich warunkach.

Wiadomo jest, że częsty demontaż silnika dla zamiany zużytej części lub regulacji w nieprzystosowanych do tego warunkach, powoduje nieuniknione dostanie się kurzu i nieczystości do wanny olejowej silnika, oraz naruszenie zasadniczego ustawienia zapłonu i staje się przyczyną jego przedwczesnego zużycia.

To też silniki tych samochodów winien cechować wzmocniony układ korbowy (tłok, korbowód, wał korbowy) oraz odporne na zużycie cylindry, pierścienie, sworznie tłokowe, łożyska względnie panewki szyjki korbowodu.

Specjalną uwagę należy zwrócić na stopy łożyskowe. Regulacji łożysk po przebiegu 6000—8000 km nie wolno uważać za objaw normalny. Należy stosować nowoczesne stopy łożyskowe zwiększające przebieg samochodu podwójnie, a nawet potrójnie.

Ponadto samochody te należy zaopatrywać w podwójne mechaniczne filtry powietrza i oleju oraz filtry typu chłonnego.

Jazda po drogach gruntowych, nieujeżdżonych zwłaszcza w okresie jesiennych przymrozków oraz podczas suchego lata wymaga, aby rama samochodu była dostatecznie sztywna i odporna na odkształcenia sprężyste. Pożądane jest również zaopatrzenie resorów przednich i tylnych w amortyzatory, co znacznie polepsza właściwości jazdy i zwiększa okres pracy resorów.

Również każdy samochód winien być zaopatrzony w łańcuchy przeciwślizgowe, a część samochodów o średniej nośności winna posiadać napęd na obie osie.

A. P.

TRAKTORZYSTOM KU UWADZE

ORKA SILNIKOWA

Charakterystyczny jest fakt, że na orkę silnikową najwięcej narzekają ci mechanicy, którzy nauczywszy się jeździć na samochodach, kierują ciągnikiem w polu sądząc, że maszyna ta jest o wiele łatwiejsza do prowadzenia. Po pierwsze ciągnik rolniczy ma do czynienia nie tylko z terenem odmiennym niż samochód, ale i z warunkami pracy zupełnie innymi. Różnice te należy poznać i uwzględnić podczas obsługi, jeśli się nie chce narazić maszyny na szybkie zepsucie. Po drugie w ciągniku rolnym nie wystarcza tylko uważać aby maszyna posuwała się naprzód, jak to ma miejsce w samochodzie. Kierowca winien ciągle oglądać się wstecz i sprawdzać, jak wygląda orka, gdyż to jest istotny cel jego pracy. Musi się on znać na orce i odróżniać dobrą od z'ej, pamiętając, że jego zadanie to nie wyłącznie obsługa silnika, lecz takie postawienie całej roboty, ażeby wynik pracy pługa, a więc orka, była dobra.

Od czego to zależy?

Ważne jest zaznajomienie się z pługiem i umiejętność jego nastawienia, a pozatem dokładne zrozumienie zasad samej orki.

W orce odróżniamy przede wszystkim głębokość orki i stopień odwracania skiby. Według tego oceniamy wyniki pracy pługa dowodząc np., że orka na zimę czyli tak zwana „ziębl", winna być wykonana inaczej aniżeli ostatnia orka przed siewem, czyli „odsypka".

Osiąganie większej lub mniejszej głębokości bynajmniej nie jest trudne, gdyż w tym celu wystarczy unieść odpowiednie koło pługa, ażeby korpusy płużne same zagłębi'y się w ziemię. O wiele trudniej jest osiągnąć właściwy stopień odwrócenia skiby, na co rolnicy zwracają baczną uwagę. Odwrócenie to, w małym tylko stopniu zależy od umiejętności oracza, a prawie całkowicie od budowy pługa. Mianowicie skiba, której głębokość jest równa szerokości nie da się odwrócić darniną do dołu, lecz tylko położy się, na bok, obracając się o 90^0. Skiba, której szerokość jest półtora razy większa od głębokości obróci się o 135^0 i da nam orkę „wyskibioną" jak ją nazywają rolnicy. Dopiero skiba dwa razy tak szeroka jak głęboka odwróci się darnią ku dołowi i da nam orkę „do'ożoną". Im szersza będzie skiba, tym lepiej będzie się dokładać orka.

W pługach pojedynczych możemy, wiedząc o tym, zmieniać dowolnie nie tylko szerokość, lecz i głębokość orki i dzięki temu zmieniać stopień odwrócenia skiby. Ale cóż możemy zrobić w wieloskibowcu, w którym odległość pomiędzy korpusami płużnymi jest stała? Nie pozostaje nic innego, jak tylko stwierdzić, że dany pług jest zbudowany do orki „wyskibionej" lub do orki „do'ożonej".

W niewielkich granicach może oracz wpłynąć na stopień odwrócenia skiby, zmieniając szybkość orki. Im pług prędzej jedzie naprzód, tym silniej odkładnica odrzuca skibę, co nie pozostaje bez wpływu na stopień jej odwrócenia.

Drugim szczegółem w orce jest kruszenie skiby, według czego rolnicy oceniają pług i jego pracę. Niestety, oracz wcale prawie na to wpływać nie może, gdyż kruszenie zależy od rodzaju odkładnicy i jej wygięcia. Tylko ubocznie można wpłynąć na większe lub mniejsze pokruszenie skiby. A więc zwrócić uwagę na to: o ile do pługów przykręcimy kroje (noże), które będą odcinały skibę w kierunku pionowym, to skiba ta będzie się o wiele słabiej kruszyła aniżeli taka skiba, którą lemiesz podcina od dołu, ale odkładnica musi odrywać od reszty pola. Zakładając lub odejmując kroje możemy wywoływać takie lub inne pokruszenie skiby.

Bardzo często słyszy się zdanie, że zwiększając szybkość jazdy możemy zwiększyć stopień pokruszenia skiby. Mniemanie to nie jest słuszne, gdyż podczas szybkiej jazdy skiba silniej się za'amuje, wskutek czego otrzymamy skibę poszarpaną na kawały, ale nie pokruszoną w całej swojej masie.

Ponieważ pługi silnikowe pracują przede wszystkim na większym obszarze i na gospodarstwach nie posiadających dostatecznego sprzężaju, więc też niejednokrotnie zmuszone są pracować nawet w warunkach mniej sprzyjających.

Pół biedy, jeśli jest susza. Kurz i spiekota dokuczają wtedy oraczowi i zmuszają go do pilnowania czystości filtra powietrznego w silniku oraz temperatury wody w chłodnicy. W samym pługu wypada pilnować ostrości lemieszy, które nie chcą wchodzić w stwardniałą ziemię oraz sposobu przyczepiania pługa do ciągnika. Stokroć gorzej podczas s'oty, a szczególniej kiedy rozmiękła ziemia zaczyna się obsuwać pod naciskiem ostróg i zalepia nam całe koła.

Na zalepienie kół niema innego sposobu jak zmiana ostróg; ostrogi które siedzą na obwodzie koła w kształcie żeberek, zawsze będą się zalepiały, choćbyśmy je nawet co chwilę oskrobywali. O wiele lepiej pracują ostrogi z kątowego żelaza i wystające nazewnątrz koła; w takich ostrogach błoto „przewala się" przez ostrogę i nie przeszkadza jej wbijać się w ziemię.

Często zdarza się zauważyć poślizg kół zwłaszcza na polach wilgotnych i pochyłych, kiedy ciągnik musi wjeżdżać pod górę.

Jak na to zaradzić?

Najskuteczniej będzie chwilowo zmniejszyć głębokość orki. Nie jest to wprawdzie rada najlepsza, gdyż głębokość orki nie jest dowolna, lecz uzasadniona wieloma względami rolniczemi, ale jeśli wypadnie nam wybierać z dwojga złego: albo zaprzestać orki, albo na tym jednym kawałku pola orać płyciej, to lepiej wybierać zło mniejsze.

Czasami na poślizg pomaga zwiększenie szybkości jazdy; jeśli mianowicie wzniesienie jest bardzo krótkie albo na polu spotykamy np. żyłę piasku lub rozmiękłej gliny, to w takim wypadku można pewnego rodzaju rozpędem „wziąć" te przeszkody.

Bądź co bądź pratyka wykazała, że na jednym i tym samym polu jednakowe maszyny pracować mogą zupełnie odmiennie. Jedna pracuje bez zakłóceń, druga zaś stale się zakopuje. Cała różnica polega na tym, że jedną kieruje zręczny i doświadczony traktorzysta, drugą zaś mało lub wcale z orką nie obeznany.



Wszystkie listy z artykułami, rysunkami i zdjęciami prosimy wysyłać na adres Redakcji ZK, Warszawa, ul. Filtrowa 2/4.

Jan Wojnarowski, Bydgoszcz

Zapytuje pan czy można ustrzec się jadąc motocyklem chociaż częściowo od złapania gwoździa?

Zdaje się, że ta sprawa jest uzależniona nie tylko od szczęścia. W dużej mierze można zabezpieczyć się od przebicia dętki przez założenie gumy na przedni błotnik. Popularnie zwany „fartuszek" może być zarówno z gumy, jak i ze skóry, należy go jednak umieścić na wysokości 1 cm nad powierzchnią jezdni, gdyż w czasie jazdy opór powietrza odchyla go do tyłu i odległość ta wzrasta w miarę szybkości pojazdu.

Efekt jest ten, że często podrzucony przez przednie koło gwóźdź, uderza o „fartuszek" a odrzucony z powrotem w kierunku jazdy, nie ma już tendencji do wbicia się w tylną oponę.

„Fartuszek" taki ma jeszcze tę zaletą, że w czasie jazdy po polanej ulicy, względnie po błocie w znacznej mierze chroni nogi przed opryskaniem.

Drugim sposobem zabezpieczenia się przed łapaniem gwoździ, jest zrobione t. zw. „grzebienia" z mocnej 2 mm blachy, wykrepowanie go tak, aby otaczał w odległości 1 — 1,5 cm cały protektor opony i umocowanie go zębami do dołu w miejscu gdzie tylny błotnik ma połączenie z osią koła.

Ponieważ gwóźdź odrazu nie przebija opony, lecz w miarę, obrotów koła, uderzając o jezdnię wbija się w oponę coraz głębiej, natrafiwszy na grzebień zaczepia główką miedzy zeby grzebienia i zostaje z niej wyrwany. Przypuśćmy, że gwóźdź, jest bez główki, wtedy uderza o grzebień powodując miarowe stukanie, które przestrzeże uważnego motocykliste o niebezpieczeństwie.

Ryszard Drągowski, Zakopane.

Jednym z „patentowanych" sposobów na przejechanie nawet kilkudziesieciu kilometrów motocyklem w wypadku gdy dętka nie trzyma i nie ma możności jej zreperowania lub napompowania, jest wypchanie opony szmatami, papierem, sianem, słomą lub trawą (ta ostatnia zafarbuje całą oponę na zielono) powtarzając tę czynność kilkakrotnie po przejechaniu kilkuset metrów, aby wsadzone tam siano dobrze się ubiło. Dlatego też najlepsza jest chyba w tym wypadku słoma, jako bardzo „twardy" materiał. Naturalnie, że resorowanie maszyny będzie wtedy pozostawiało wiele do życzenia.

Franciszek Guza, Rzeszów.

Kondensator, który połączony jest równolegle do przerywacza, ma na celu pochłanianie prądu w chwili przerwania, dla zabezpieczenia styobwodzie zamkniętym prąd zostanie przerwany wieków platynowych w przerywaczu. Gdy płynący po my, że w miejscu przerwania prądu powstaje iskra. W instalacji elektrycznej motocykla prąd przerywa się w przerywaczu iskrownika, Tam wytwarza się iskra. Powstanie iskry przy stykach przerywacza jest nietylko nie potrzebne, ale nawet szkodliwe, ponieważ niszczy młoteczek i przerywacz. Pomimo, że styki przerywacza zrobione są z metalu odpornego (platyna) uległyby szybkiemu zużyciu, gdyby nie było kondensatora.

Przez przerwanie prądu w obwodzie uzwojenia pierwotnego, powstaje na zasadzie indukcji w uzwojeniu wtórnym właściwa siła elektro-bodźcza czyli napięcie. Do przerwania prądu w uzwojeiu pierwotnym, służy nam przerywacz. W tym wypadku iskra powstałaby w przerywaczu, gdyby nie kondensator, który w chwili oderwania się młoteczka od kowadełka pochłania prąd i uniemożliwia przez to powstanie iskry. Z tego wynika, że kondensator nie tylko chroni styki przerywacza od przedwczesnego zużycia, lecz również przyczynia się do wzmocnienia prądu wtórnego.

ODPOWIEDZI REDAKCJI



Waszczeniuk Tadeusz, Białystok. Zgłoszenie Wasze zostało przyjęte. Nie możemy jednak tego powiedzieć o artykułach „Hamulce" i „Rególacja kół przednich" (piszcie raczej „Regulacja"), a to ze względu na całkowite podobieństwo ich z treścią rozdziałów o podobnych tytułach w książce W. Modzelewskiego — str. 126 i 130. Czekamy z niecierpliwością na prace orginalne nie **szofera**, a **kierowcy** Kapy (a może Gapy?). Zmiany okładki nie przewidujemy.

Szelichowski Stanisław, Warszawa. Prosimy o zgłoszenie się do Redakcji ZK, w godz. 10—12, celem osobistego omówienia bliższej współpracy.

Jagodziński Zbyszko, Gniezno. Nadesłane materiały wykorzystamy. Zdjęcia nie muszą być na błyszczącym papierze, aby tylko były „ostre". Zaświadczenie i warunki wysyłamy.

Nikityn. GKM — Gdańsk. Czekamy na dotrzymanie obietnicy.

Badowski Leszek, Chełm. Rysunek wykorzystamy, chociaż i my znamy jego pochodzenie. Prosimy o dalszą współpracę.

Bomb. Wesołowski Tadeusz, J. W. 2357. Dziękujemy za miły list. Nadsyłajcie wiadomości o pracy samochodziarzy waszej jednostki, nie przekraczając 1 strony maszynopisu (2 strony rękopisu). Zdjęcia konieczne.

Migdał Jerzy, Puławy. Załujemy, że nie dołączyliście zdjęcia do Waszej pracy, która jest zupełnie dobrze napisana. Czytając ZK. zorjentujecie się sami co i jak pisać. Czekamy.

Nelkowski Leon, Bydgoszcz. „Orka silnikowa" wykorzystana w skrócie. Czekamy na okresowe sprawozdania z działalności ZZT, oddziału automobilis'ów i inne prace. Pocztówkę na razie zatrzymujemy.



SPORT

Brawura zwycięża rutynę

TRZY SPOTKANIA CZESKICH I POLSKICH MOTOCYKLISTÓW

Dobrze poszło naszym chłopcom na żużlu

Zaczęło się w Rybniku

Tegoroczny seson, który przeminął pod znakiem ligi żużlowej dał zarówno zawodnikom, jak i kierownictwu wiele korzyści. Jednak nowy zupełnie rozdział rozpoczął się od zakończenia obozu treningowego w Rybniku. Zakończyły się walki na własnym podwórku. Czołowi żużlowcy starannie wyselekcjonowani przez P.Z.M., wchodzą oficjalnie po raz pierwszy w historii polskiego motocyklizmu na „rynek europejski".

Jakimi będą przeciwnikami?

O tym zadecydował w dużej mierze, właśnie rybnicki obóz. To też może i dobrze się stało, że trening żużlowców odbył się na jednym z najlepszych torów w Polsce. Reszty dokonał dobry trener, zawodnik czeski Franta Szeberka, nowe Martin-Jap'y oraz troskliwa opieka zarówno Rybniczan, jak i Śląskiego O.Z.M.

Już pierwsze dni treningu zapowiadały nielada sensacje. Nastąpiły duże przegrupowania wśród czołówki naszych żużlowców. Pojawiają się nowe talenty i padają doskonałe wyniki. Zmienia się bardzo wyraźnie punktacja zawodników na zakończenie obozu.

Żałować tylko należy, że Kapitan Sportowy P.Z.M., dopiero w trzecim i ostatnim spotkaniu z Czechami zdecydował się na dokonanie wyłomu w ustalonym — również na podstawie dawniejszych obserwacji — składzie reprezentacyjnym.

Śląsk — Praga 27 : 22

Pierwsze spotkanie naszych żużlowców z Czechami zakończyło się zasłużonym zwycięstwem Polaków. Pomimo, że dwaj najlepsi Czesi: Spinka i Havelka spóźniają się na mecz (ach, te wizy!) — to jeszcze startują. Havelka jedzie we wszystkich trzech biegach, lecz nie dopisuje mu maszyna. Spinka natomiast, startuje raz tylko i przegrywa ze Smoczykiem. Z drużyny czeskiej największą ilość punktów — 7 — zdobył Kadlec, a najszybszym okazał się Szeberka — trener rybniki.

Z drużyny polskiej bezapelacyjnie wybił się na czoło młody zawodnik z Leszna — Smoczyk, zdobywając największą ilość punktów — 9 —przez wygranie wszystkich trzech biegów. Również Siekalski i Wrocławski, a dalej Dziura i Draga wykazali świetnie opanowany styl jazdy Japem. Brak u niektórych zawodników rutyny, został z powodzeniem zastąpiony brawurą i chęcia dania z siebie wszystkiego. Tego dnia zawiódł jedynie doskonały zazwyczaj Jankowski. A właściwie to zawiodła maszyna, a nie zawodnik — jednak wina jest zawsze zapisana na konto startującego.

Najlepszy bieg dnia: **Smoczyk** — czas — 1.34,3 średnia — 76,3 km/godz. (rekord szybkości wszystkich torów w Polsce!).

Morawy — Polska Środkowa 35 : 20

Następne spotkanie zostało rozegrane w Łodzi pomiędzy tym samym składem czeskim, a reprezentacją Polski Środkowej, w której startowali: Krakowiak, Kołeczek, Nowacki, Olejniczak, Nadrowski, Bonin, Chlebicz i Wąsikowski. Chodziło o to, aby dać możność pozostałym uczestnikom obozu treningowego zmierzenia się w walce z zawodnikami czeskimi. Tym niemniej jednak, tak wysokiej porażki nikt się nie spodziewał. Trudne warunki jazdy, oraz niektóre minusy strony organizacyjnej przyczyniły się też bezwątpienia do przegranej. Łódzki tor żużlowy, nie budowany specjalnie dla motocyklistów, jest za wąski do rozgrywania biegów na szybkich i silnych maszynach jak Jap'y. Poza tym przy czterech startujących jednocześnie zawodnikach konieczna jest „jazda z głową". Taktyka przeważnie decyduje o wygranej. Tego niestety brak było naszym chłopcom zupełnie. Trzeba umieć nie tylko jechać, ale i „zajechać" przeciwnika. Podobno regulamin nie ma nic przeciwko temu. Czesi czasem ten sposób stosowali. Jak ważne w takiej sytuacji jest „wyskoczenie" ze startu zawodnika, widać było z tego, że kto pierwszy wyrwał się z linii startowej, tego już bardzo ciężko było minąć. Polakom rzadko udawały się te „wyskoki". A na gorący temperament nie poparty rutyną, maszyna reagowała, stając na starcie „dęba" niczem spłoszony rumak.

Dużą ilość defektów polskich maszyn w czasie biegu, co miało swój wpływ na cyfrowy wynik spotkania — należy zawdzięczać nie jakiemuś pechowi, ale raczej brakom w doglądzie technicznym maszyn w parku. Czesi, którzy przyjechali z kilkoma mechanikami — specjalistami od żużlówek Marti-Jap, ze zdziwieniem patrzyli, jak jeden tylko polski mechanik „tyrał" koło wszystkich maszyn drużyny polskiej. Dlatego nasi zawodnicy zamiast odpocząć po męczącym biegu, musieli sprawdzać szybko swoje Japy, a po tym jeszcze uganiać się po całym boisku przy zapalaniu maszyny. To wszystko nie wpływa, ani na kondycję zawodnika, ani nie daje pewności, czy maszyna dobrze przejdzie bieg.

Tym niemniej paru polskich zawodników wykazało swą klasę, osiągając dobre wyniki. Przede wszystkim Krakowiak, nie sprawił zawodu w swoim własnym mieście. Pokonał on w 8. biegu doskonałego Czecha, Spinkę. Z pozostałych polaków najlepsi byli: Kołeczek i Najdrowski. Ulegli oni jedynie trójce, wyróżniających się wyraźnie swym poziomem, Czechów: Spince, Havelce i Szebercie. Najlepszy bieg dnia: **Havelka** czas — 1.34,5, przeciętna 66,3 km/godz.

Polska — Czechosłowacja 75 : 73

Trzecie i ostatnie spotkanie żużlowców Czechosłowacji i Polski miało niezwykłe uroczystą oprawę gdyż połączone było z otwarciem nowego, pierwszego toru w Warszawie — R. K. S — „SKRA". Publiczność, jakby przeczuwając, że dojdzie do decydującej rozgrywki (dotychczasowy stan 1 : 1) szczelnie wypełniła miejsca. Nasza drużyna wystąpiła w składzie: Smoczyk, Siekalski, Draga, Jankowski, Wrocławski, Krakowiak, Kołeczek i Wąsikowski. Mecz ustalono na 16 biegów (nie jak dotychczas — 10), oraz zmieniono sposób punktowania zawodników. Obecnie: I m. — 4 punkty, II m. — 3, III— 2, IV — 1. (dotychczas było: I — 3, II — 2, III — 1). Specjalny nacisk położono na jakość toru, który chociaż może trochę „za świeży" odpowiadał jednak w zasadzie wymaganiom jazdy żużlowej.

Park maszyn, z którego wyjeżdżało się przez otwieraną część bandy, urządzony obok toru, był jednak trochę za szczupły. Zwłaszcza dla zapalania silników. W tych warunkach zbyt bliski kontakt stron walczących łatwo mógł spowodować jakieś nadprogramowe spotkania. Konieczne okazało się również odizolowanie na przyszłość parku maszyn od publiczności, oraz od „pilnujących", których przeważnie bywa na różnych imprezach więcej, niż pilnowanych.

Na szczęście przebieg spotkania był tak interesujący, że zapomniało się o wszystkich „okolicznościach towarzyszących". Takich emocji dawno Warszawa nie przeżywała. Publiczność z każdym biegiem więcej rozentuzjazmowana zachęcała „na całego" swych faworytów. Chwilami mogło się wydawać, że to wszystko dzieje się na Służewcu (wyścigi konne — totek!) Nie ma co mówić o boksie, czy piłce nożnej. — „Wysiadają przy żużlowcach drobnym węglem karmionych". — jakby napisał Wiech.

Ażeby tylko dołożyć jeszcze do tego dobre i wysokie ogrodzenie, parę betonowych kas (drewniane, warszawska publiczność chętnie przestawia) — to skarbnik P. Z. M. „migiem" płaci za Jap'y, a na przyszły sezon kupuje nowe maszyny.

No, ale te „nowe", to właściwie teraz są te, na których jadą nasi zawodnicy. Dlatego też już w pierwszym biegu Smoczyk (stale ten sam) wykręca cztery, piękne kółka, bijąc Herelkę, Kadleca i Jankowskiego. W następnych biegach seria defektów i upadków, w których prowadzi brawurowy pechowy dziś Draga, przechyla chwilowo szanse na stronę Czechów. Jednak doskonała i porywająca jazda Smoczyka, nieustępującego mu Siekalskiego, Kołeczka, Krakowiaka i Jankowskiego, który potrafi również jeździć „z głową" — doprowadza do wyrównania.

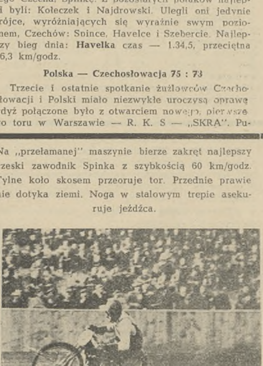
Mimo tego, aż do przedostatniego biegu szale nie przechylają się wyraźnie na żadną stronę. Wszyscy walczą zawzięcie.

Dopiero w biegu 15 dzięki zwycięstwu Siekalskiego nad Kadlecem i Wrocławskiego nad Fialą — Polacy uzyskują prowadzenie różnicą dwóch punktów. Ostatni bieg nie zmienia tego stosunku, gdyż pierwsze i czwarte miejsce zdobywają Czesi: Spinka i Vanek, a drugie i trzecie Polacy: Kołeczek i Jankowski.

Najlepszy bieg dnia: **Smoczyk** — czas 1,29 sek.



Uwaga! Upadek — na szczęście nie groźny, bo tor żużlowy jest miękki. Havelka już leży. Zaraz w jego ślady idzie Draga. Jak już się „wyłożyć" to razem z przeciwnikiem, aby nie osłabiać szans własnej drużyny.



Na „przełamanej" maszynie bierze zakręt najlepszy czeski zawodnik Spinka z szybkością 60 km/godz. Tylne koło skosem przeoruje tor. Przednie prawie nie dotyka ziemi. Noga w stalowym trepie asekuruje jeźdźca.



Fontanna żużlu wylatuje z pod kół Japów, gdy zaczynają brać zakręty, prusząc w oczy jadącym z tyłu. To też nic dziwnego, że się tak wszyscy śpieszą na tym torze: każdy chce pierwszy zasypać oczy przeciwnikowi. Właśnie Jankowski zasypuje Havelce.

SPORT



WYŚCIG SAMOCHODOWY O ZŁOTY LAUR WAWELU

W Krakowie odbył się tradycyjny uliczny wyścig samochodowy „O złoty laur Wawelu", który ze względu na udział w zawodach licznej ekipy zawodników z automobilklubu czechosłowackiego nabrał specjalnego znaczenia i zaliczył się do kategorii zawodów międzynarodowych.

Do zawodów zgłosiło się 28 zawodników w tej liczbie gości z Czechosłowacji 10 osób, a zawodników z AP Warszawa — 4, z AP Katowice — 5, i reszta z AP. Kraków.

Lista zawodników zawierała dużo znanych nazwisk. Z Czechów przyjechali Vlcek, Anton, Howorka i Dobry znani nam z XIV Międzynarodowego Raidu AP. Z naszych czołowych zawodników startowali: Mazurek, Wierzba, Borowczyk, Postawka, Żbik i Rzeźniczek.

Jeżeli chodzi o dobór maszyn które stanęły do wyścigu „O złoty laur" był to naprawdę po raz pierwszy po wojnie doskonały zespół rasowych wozów typu „grand sprot". Na starcie znalazło się aż 6 sztuk BMW-328. Pozatym Czesi przyprowadzili kilka „wyścigówek", a mianowicie Aero-Special, angielski HGR, Iskra i Magda-Sport. Ostatni ten samochód zaopatrzony w silnik „MG" do którego konstruktor (i właściciel samochodu) Vlcek wbudował kompresor, wzbudził ogólny zachwyt.

Tak liczny udział rasowych wozów nadał zawodom specjalnego smaku, a tłumy mieszkańców Krakowa, których prawie 50 tys. przyglądało się wyścigom, przeżywało silne emocje sportowe.

Wyścig odbywał się na zamkniętej trasie długości 2 km, po ulicach Daszyńskiego, Masarską, Rzeźniczną i Grzegórzeczną. Długość trasy wynosiła 15 okrążeń tzn. 30 km. Na trasie znajdował się jeden zakręt o 180 stopni i dwa zakręty o 90 stopni.

Samochody, które startowały do zawodów, zostały podzielone na dwie grupy: turystyczną i sportową. Do grupy turystycznej zostało zaliczonych 17 samochodów, z których 12 ukończyło wyścig. Do grupy sportowej zaliczono 15 samochodów, z których ukończyło bieg osiem wozów.

Wycofało się na trasie trzech Czechów i sześciu Polaków; przeważnie z powodu nieodpowiedniego przygotowania, lub uszkodzenia samochodów.

Z czterech biegów trzy wygrali Czesi. W kategorii turystycznej w klasie do 1200 cm³ zwyciężył Jonak z Automobilklubu Praha osiągając na samochodzie Aero-Special przeciętną szybkość 79,5 km/godz., w kategorii sportowej w klasie do 1500 cm³ Czech, Vlcek na Magda-Sport, osiągając 88,3 km/godz., a w klasie 2500 cm³ Czech Dobry na B.M.W.-328 osiągając 92,3 km/godz. W klasie do 2000 cm³ kategorii turystycznej zwyciężył Polak, Żbik zawodnik AP Kraków, na Citroen 11, osiągając przeciętną szybkość 80,6 km/godz.

Odbyte wyścigi udowodniły, niestety niższy poziom sportowców polskich, niż sportowców czechosłowackich. Mimo ogólnie znanych trudności na naszym rynku samochodowym, czym jak nie niskim poziomem można wytłumaczyć wyniki na niejednakowych wg. marki i „wieku" samochodów BMW-328, których 6 stanęło do zawodów. Dwa pierwsze miejsca w tej klasie zajęli Czesi. Dobry i Lancman z wynikami 92,3 i 89,0 km/godz., a po nich uplasowali się Polacy z najlepszym wynikiem 85,0 km/ godz. (Tabanecki). Dlaczego Czesi mogli stworzyć własnej, amatorskiej budowy samochody (Magda-Sport, Aero-Special), a Polacy trzymają się poniemieckich, nie ryzykując „skombinowania" czegoś własnego.

„Wyścig o złoty laur" obfitował w emocjonujące momenty walki. Bodajże najciekawszą z nich była walka w 3 biegu dwóch Czechów: Howorki na BMW-328 i Vlczka na „Magda-Sport", oraz w 2 biegu Polaka, Rzeźniczka z AP. Katowice na Willysie z Czechem, Heroutem na nowoczesnym Fiacie 1100.

Vlcek do startu jechał na czele i prowadził przez 7 okrążeń wyścig, dublując systematycznie swoich współzawodników. Howorka krok w krok szedł za Vleckiem, lecz nie mógł go wyminąć, ponieważ na prostej, maksymalne szybkości ich samochodów były prawie jednakowe. Na siódmym okrążeniu zdecydował się jednak i na zakręcie pod mostem (zakręt 180 stopni) wstrzymał się z hamowaniem wozu, zajmując miejsce na wewnętrznym obwodzie zakrętu (z powodu czego Vlcek musiał raptownie hamować), Howorka zuchwale, lecz artystycznie zarzucił wóz na zakręcie i wyszedł na prostą — na czele biegu. Zwycięstwo Howorki było zdaje się zapewnione. Lecz na prostej drodze zawadził samochodem o słup; samochód przewraca się do góry nogami i zaczyna płonąć. Na szczęście obeszło się bez ofiar. Hovorka wydostał się z pod samochodu bez szwanku, a wóz ugaszono.



Tym razem „13" przyniosła szczęście. Krakowski zawodnik, Żbik na Citroenie 11, zwycięża elitę czeskich i polskich kierowców w kategorii wozów turystycznych.

Jaki jest powód tego wypadku? Zbyt wielka emocja dokonanego czynu na zakręcie — nie tylko dla widzów, lecz i dla samego zawodnika. Nerwy nie wytrzymały napięcia i na jekiś ułamek sekundy, Howorka stracił zimną krew, oraz zdolność oceniania sytuacji.

Drugi ciekawy moment, to zażarta walka Rzeźniczka na starym wypracowanym Willysie — z Czechem, Heroutem na najnowszym Fiacie. Rzeźniczek był w tej niewygodnej sytuacji, że na starcie trafił do trzeciej linii startujących samochodów, podczas gdy Herout stał w pierwszej. Lecz dzięki mistrzowskiemu startowi Rzeźniczek już w pierwszym okrążeniu wyszedł na trzecie miejsce, mając przed sobą Herouta i Żbika na Citroenie. W ciągu dziesięciu okrążeń Rzeźniczek „deptał po piętach" Herouta i wreszcie na tym samym zakręcie pod mostem brawurowo wyprzedził Fiata.

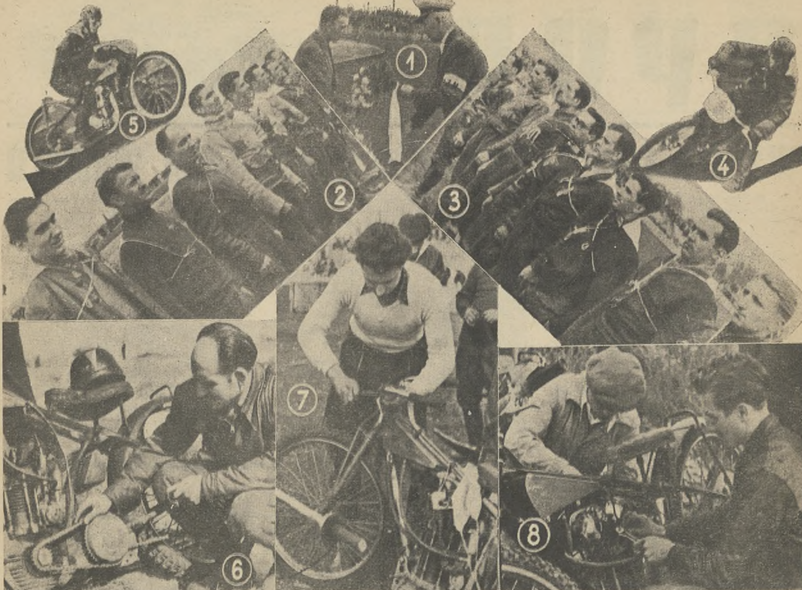
Na wyścigu krakowskim Rzeźniczek okazał się doskonałym kierowcą, który w przyszłości, oczywiście posiadając odpowiedni samochód, potrafi dobrze bronić barw polskich.

WYNIKI:

Nr st	Zawodnik	Marka	Klub	czas	średnia	miejsce
KATEGORJA „A" TURYSTYCZNA						
Klasa do 1200 cm³						
3	Jonak	Aeoro-Spec.	CSR	22.36	79,5	I
12	Herout	Fiat MM	CSR	24,22	74,0	II
8	Vlcek	Aero-Min.	CSR	24,33	73,0	III
17	Wójcik	Fiat 1100	AP. Kraków	25,03	71,9	IV
10	Golawiecki	D K.W.	AP. Kraków	25.59	70,2	V
Klasa do 2000 cm³						
13	Żbik	Citroen 11	AP. Kraków	22,22	80,6	I
9	Anton	Frazer-Nesz	CSR	23,08	78,5	II
2	Mazurek	Citroen 11	AP. Warszawa	23,26	77 0	III
6	Nahorski	Lancia Ap.	AP. Katowice	23,42	76,0	IV
15	Lancman	BMW-326	CSR	24.45	73,6	IV
11	Podgórski	Tatra-87	AP. Kraków	29,59	67,7	IV
4	Rój	Citroen 11	AP. Kraków	wycofał się		
5	Postawka	Lancia Ap	AP. Kraków	wycofał się		
10	Liehocka	Aero	AP. Katowice	wycofała się		
Klasa ponad 2000 cm³						
29	Rzeźniczek	Willys	AP. Katowice	32,56	75 5	—
14	Biernacki	Hanomag	AP. W-wa	wycofał się		
KATEGORJA SPORTOWA						
Klasa do 1500 cm³						
20	Vlcek	Magda Sport	CSR	20.19	88,3	I
7	Treybal	HKG	CSR	20 41	86 0	II
3	Jonak	Aero-Spec.	CSR	21,34	83,8	III
1	Ucher	Isura	CSR	wycofał się		
13	Wierzba	Lancia	AP W-wa	wycofał się		
Klasa do 2500 cm³						
21	Dobry	BMW-328	CSR	19.31	92,3	I
25	Lancman	BMW-328	CSR	20 38	87,0	II
26	Tabencki	BMW 328	AP. Kraków	21,40	84,9	III
18	Borowczyk	BMW-328	AP. Katowice	21,48	83,3	IV
23	Kaźmierek	BMW-328	AP. Katowice	22,19	81,1	V
19	Howorka	BMW-328	CSR	wycofał się		
22	Medon	Aero	AP Kraków	nie startował		
24	Sikora	Bugati	CSR	nie startował		
Klasa ponad 2500 cm³						
28	Sucharda	Jaguar	AP. Warszawa	wycofał się		
27	Dagnacki	Daimler	AP. Kraków	nie startował		

NAJLEPSZY CZAS OKRĄŻENIA:

Kategoria turystyczna: Nr 13 ŻBIK średnia 83,7 km/godz.
Kategoria sportowa: Nr 21 DOBRY średnia 93,5 km/godz.



1. Wiązanka kwiatów i braterski uścisk dłoni przewodniczącego Komisji Sportowej PZM inż. Kossowskiego z kierownikiem ekipy czeskiej p. Titlem — poprzedziły międzypaństwowe spotkanie żużlowców.
2. Drużyna gości — od lewej stoją: Tuma, Vanek, Kadlec, Sainer, Havelka, Spinka, Szeberka, Fiala.
3. Reprezentacja Polski — od prawej: Smoczyk, Siekalski, Draga, Wrocławski, Jankowski, Wąsikowski, Krakowiak, Kołeczek.
4. Alfred Smoczyk (LKM — Leszno) — wszystkie biegi wygrane — najlepszy czas dnia — rekord toru!
5. Franta Seberka (Svaz Zavodniku — Praha) doskonały trener: właśni uczniowie go zwyciężają.
6. Łańcuch i sprzęgło — oto czułe punkty Japów. Przezorny Kadlec sprawdza je przed startem
7. Linka (bowden) sprzęgła jest forsownie używana— dlatego Havelka woli „podciągnąć" ją zawczasu.
8. Sprawa doboru świec — a właściwie braku świec — jest dosłownie paląca dla naszych zawodników. Dobra często decyduje o zwycięstwie. Koledzy klubowi i mechanik P.Z.M. niejednokrotnie muszą je sprawdzać i wymieniać.

WYŚCIGI O ZŁOTY LAUR WAWELU



1 „Rasowe" maszyny walczyły o złoty laur: W pierwszym rzędzie na BMW-328 zwycięzca biegu. Dobry (RCS) i Kaźmierczak (AP. Katowice) Drugi rząd: Tabecki (AP. Kraków) i Sucharda (AP Warszawa) na 8 cyl. Jaguarze.

2. Nowiutki Fiat MM—Herouta (CSR) i spracowany Willys Rzeźniczka (AP. Katowice) na zakręcie 180°
3. Zacięta walka na prostej Vlecka na Magda — Sport i Hovorki na BMW-328.
4. Na chwilę przed startem Ucher (RCS) na Isura słucha uwag swego rodaka. (Obaj oni odpadli, widocznie narada nie skutkowała).

5. Sportowe wozy gotowe na starcie — od lewej — Vlcek na „Magda — Sport", Wierzba na Lanci, Treibal na HRG, Borowczyk na BMW 328 i Jonak na Aero — Specjal.

D-019082

Wpłata prenumeraty: konto PKO. Łódź 5500 ● Ceny ogłoszeń: cała strona — 20 000 zł 1/2 strony — 10,000 zł 1/4 strony — 5,000 zł, 1/8 strony — 3,000 zł

Wydaje: Departament Służby Samochodowej MON przy współpracy WINW
Redakcja: Warszawa, Filtrowa 2/4 ● Administracja: Łódź, Sienkiewicza 21

Redaktor odpowiedzialny: kpt. Zbigniew Wilamowski
Redakcja techniczna: mjr inż. Leon Minc
Tłoczono w Zakładach Graficznych WINW w Łodzi